



大会 — 第 39 届会议
执行委员会

议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支持

印度尼西亚对于国际航空全球基于市场的措施 (GMBM) 的立场

(由印度尼西亚提交)

执行摘要

印度尼西亚支持制定国际航空全球基于市场的措施 (GMBM) 计划, 本文件总结了印度尼西亚对于全球基于市场的措施 (GMBM) 计划的大会决议草案案文内容的立场。印度尼西亚希望确保运营人在某一特定年内的排放抵消义务, 能够通过使用可持续的代用燃料在单个的基础上予以削减(第 5 段); 如果能从国际民航组织和/或其他成员国获得技术支持, 印度尼西亚愿意采取早期行动, 在第一实施阶段(2021 年)加入计划。印度尼西亚支持将抵消义务的分配从 100% 的部门率分配向单个分配的做法进行动态过渡(第 9 段)。

行动: 请大会:

- a) 注意到印度尼西亚致力于国际民航组织的工作, 并支持制定国际航空全球基于市场的措施 (GMBM) 计划;
- b) 注意到印度尼西亚愿意在实施方面采取早期行动并加入第一阶段, 同时请求国际民航组织的技术援助并鼓励与其他国家合作;
- c) 确保运营人在某一特定年内的排放抵消义务, 能够通过使用可持续的代用燃料在单个的基础上而不是通过整个部门予以削减;
- d) 支持将抵消义务的分配从 100% 的部门率分配向单个分配的做法进行动态过渡; 和
- e) 支持制定与森林保护(例如 REDD+)挂钩的排放单位, 并规定倾向于位于发展中经济体和最不发达国家的项目。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 E — 环境保护。
财务影响:	本文件中提及的活动, 将根据 2017 年至 2019 年方案预算和/或预算外捐助的可用资源情况予以开展。
参考文件:	全球基于市场的措施计划的高级别会议 (HLM-GMBM) 第 2 号说贴 — 全球基于市场的措施 (GMBM) 计划的大会决议草案案文

1. 引言

1.1 印度尼西亚运输部民航总局 (DGCA) 致力于支持国际民航组织在航空环境保护方面的工作和政策, 并已通过 2013 年 7 月提交国际民航组织、后于 2015 年 6 月更新的航空部门温室气体减排国家行动计划对此加以宣称。

1.2 实施这一行动计划包括除其他事项外采取一系列关键措施, 以削减印度尼西亚航空运输部门的排放, 开发可持续的代用燃料和应用基于市场的措施等。

1.3 印度尼西亚积极参加了国际民航组织最近关于制定国际航空全球基于市场的措施 (GMBM) 计划的一系列双边和多边讨论, 并于 2016 年主办了一场国际民航组织全球航空对话 (GLADs), 以便利在第 39 届大会上达成一致。

1.4 印度尼西亚希望通过本文件, 分享其对于由理事会提交的全球基于市场的措施 (GMBM) 计划的大会决议草案案文的立场, 其中涉及关键的讨论未决领域, 包括代用燃料的对待 (第 5 段); 分阶段实施 (第 7 段); 抵消的分配 (第 9 段); 和实施 (第 17 段)。

2. 代用燃料的对待

2.1 印度尼西亚已将航空包括在其国家生物能源政策和运输指标当中, 旨在推动可持续的航空代用燃料在其机场的部署和供应。

2.2 如果全球基于市场的措施计划不能建立一项机制, 确保将使用代用燃料所产生的净排放收益计入通常将为这种燃料支付高额费用的单个运营人, 则国家政策和业界的努力会受到打击, 甚至可能退回到对于国家利害攸关方没有任何积极影响的地步。

2.3 因此, 大会决议应确保运营人在某一特定年内的排放抵消义务, 能够通过使用可持续的代用燃料在单个的基础上予以削减, 而不是通过采用部门做法分配此种收益。

3. 分阶段实施 (第 7 段)

3.1 印度尼西亚支持分阶段参加这一计划: 自 2021 年和 2026 年起的两个阶段。

3.2 使用收入吨公里 (RTK) 之类的具体衡量基准来决定参加计划的阶段, 这种办法提供了准确性和明确性, 但是由于可能难以就适当的衡量基准达成一致以确保充分的覆盖面和环境完好性, 因而印度尼西亚可支持在第一阶段采用一种以选择参加 (自愿性) 为基础的更为务实的做法; 计划中未在第一阶段加入的所有其他国家将在第二阶段加入。

3.3 对于是否在第一阶段加入, 国家的决定可基于其参加的就绪度和能力, 以及其航空活动水平等其他因素。印度尼西亚认为, 发达经济体无论如何都应被视为有能力加入第一实施阶段。

3.4 虽然基于理事会的初步提案，印度尼西亚可选择在第二阶段加入全球基于市场的措施计划，但我国愿意展示其对国际民航组织、其他成员国和应对气候变化的全球努力的承诺，而自愿承诺采取早期行动，并在计划的第一实施阶段(自 2021 年起)加入，以表示良好意愿和合作精神。

3.5 印度尼西亚亦鼓励其他发展中经济体如果有能力也加入第一实施阶段，并请国际民航组织、发达经济体、国际金融机构和其他利害攸关方提供技术援助和能力建设，以支持有效实施。

3.6 印度尼西亚还支持目前决议草案所预计的对于某些国家的豁免。

4. 抵消的分配(第 9 段)

4.1 对于抵消要求的分配，印度尼西亚认为，部门做法和单个做法对于业界均既有好处又有不便，因此支持采用一种动态流程，随着计划的推行，从最初的部门做法过渡到单个做法。

4.2 如果能就此种做法达成共识，将需要确定和商定这项流程。为此目的，印度尼西亚愿支持在构建此种计划时进行讨论。

5. 实施(第 17 段)

5.1 印度尼西亚承诺在 2021 年之前做出特别努力，准备实施全球基于市场的措施计划的试点、监测、报告和核查(MRV)系统，以帮助国际民航组织和其他成员国查明挑战，分享经验教训，并支持其他国家的进一步实施。

5.2 同时，印度尼西亚欢迎与其他成员国就实施 MRV 系统结成伙伴关系，并提供支持以便利合作，尤其是在地区一级。

5.3 关于系统规定的合格排放单位，虽然印度尼西亚同意，运营人应可自由选择最具成本效益的抵消而只要其符合所商定的质量要求，但仍然提议大会支持生成与森林保护方案(例如 REDD+)挂钩的单位，并规定倾向于位于发展中经济体和最不发达国家的项目。

印度尼西亚还支持全球基于市场的措施计划排放单位应与联合国气变公约一致。

6. 结论

6.1 请大会：

- a) 注意到印度尼西亚致力于国际民航组织的工作，并支持制定国际航空全球基于市场的措施(GMBM)计划；
- b) 注意到印度尼西亚愿意在实施方面采取早期行动并加入第一阶段，同时请求国际民航组织的技术援助并鼓励与其他国家合作；

- c) 确保运营人在某一特定年内的排放抵消义务，能够通过使用可持续的代用燃料在单个的基础上而不是通过整个部门予以削减；
- d) 支持将抵消义务的分配从 100% 的部门率分配向单个分配的做法进行动态过渡；和
- e) 支持制定与森林保护(例如 REDD+)挂钩的排放单位，并规定倾向于位于发展中经济体和最不发达国家的项目。

—完—